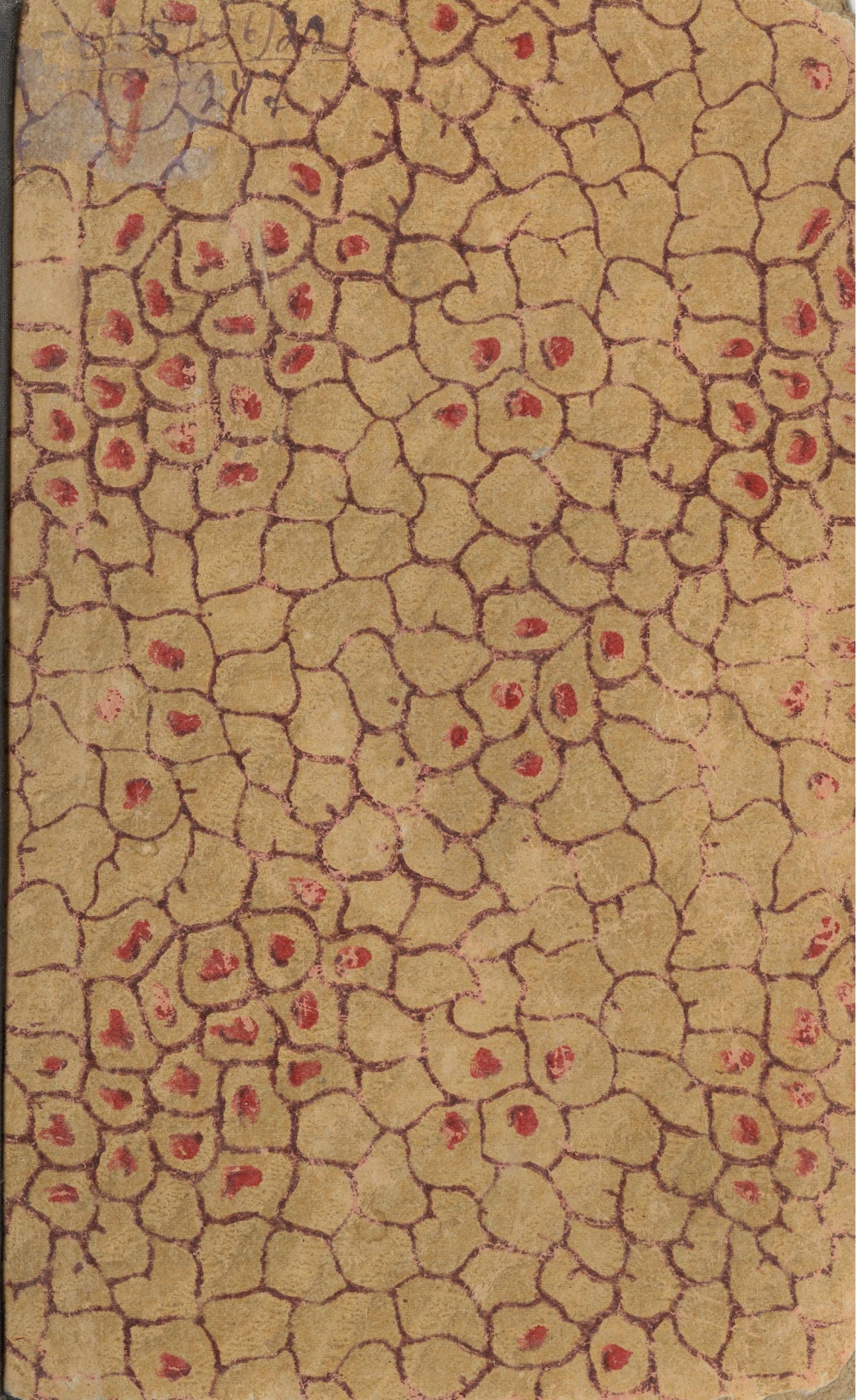


556/2  
277



КЪ СМУТНОМУ ВРЕМЕНИ  
„Управленія перевозками по желѣз-  
нымъ дорогамъ 1891-92 гг.“.

---

Н. Лапчинскаго

---

Извлечено изъ журнала „Инженеръ“ за 1898 г.



КІЕВЪ.

Тип.-лит. Выс. утв. Т-ва И. Н. Кушнеровъ и К<sup>о</sup>, въ Москвѣ.

Кіевское отдѣленіе Библиковскій бульваръ д. № 8 в.

1898.

Дозволено цензурою. Г. Кіевъ, 30 Марта 1898 года.

## Къ смутному времени „Управленія перевозками по желѣзнымъ дорогамъ 1891-92 гг.

Н. Лапчинскаго.

Въ іюльской книжкѣ „Инженера“ \*) г. Левестамъ выступилъ въ защиту своей дѣятельности и „отчета полковника фонъ-Вендриха“, „.....появилась записка г. Лапчинскаго, который, хотя не называетъ моей фамиліи, но совершенно ясно для всѣхъ, бывшихъ служащихъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, подъ именемъ „новыхъ людей“ касается моей дѣятельности, а потому позволяю себѣ фактическими данными доказать, что „отчетъ полковника фонъ-Вендриха“ совершенно справедливо говорить о полной неподготовленности, неурядицѣ и т. д.“.

Конечно, я не называлъ фамилій, о которыхъ я менѣе всего думалъ, когда писалъ, а касался дѣятельности „новыхъ людей“ лишь на столько, на сколько этой дѣятельностью характеризуется система „Управленія перевозками по желѣзнымъ дорогамъ въ мѣстности, пострадавшія отъ исурожан“. Не личности, а система представляетъ ин-

---

\*) См. Письмо въ Редацію—къ „Отчету“ А. фонъ-Вендриха, по поводу записки г. Лапчинскаго, напечатанной въ журналѣ „Инженеръ“, №№ 9 и 10, 1896.

тересъ и интересъ государственный, какъ въ томъ случаѣ, когда система примѣняется къ массовымъ перевозкамъ груза, такъ еще въ большей степени въ томъ, когда она примѣняется къ воинскому мобилизаціонному движенію, съ которымъ связана безопасность государства.

Имѣя въ виду всю важность изложенной точки зрѣнія, всякія данныя, касающіяся бывшей въ 1891-92 гг. массовой перевозки и „отчета полковника фонъ-Вендриха“, заслуживаютъ всесторонняго разсмотрѣнія и надлежащей оцѣнки; поэтому обращаюсь къ „фактическимъ даннымъ“ г. Левестама. Центръ тяжести этихъ „данныхъ“ лежитъ въ недостаткахъ водоснабженій Сызрано-Вяземской желѣзной дороги.

Въ моей запискѣ („Инженеръ“, №№ 9 и 10, за 1896 г.) я изложилъ, что было сдѣлано для снабженія паровозовъ водой при недостаточности станціонныхъ водоснабженій, привелъ свидѣтельство командированнаго въ то время на Сызрано-Вяземскую дорогу инженера Н. К. Антошина о томъ, что, благодаря принятымъ дорогою спѣльнымъ мѣрамъ, водоснабженіе паровозовъ слѣдуетъ признать обеспеченнымъ, и утверждалъ, что, благодаря принятымъ мѣропріятіямъ, недостатки станціонныхъ водоснабженій пополнялись другими источниками, такъ, что подача паровозамъ воды была обеспечена и 1) не было ни одного случая, чтобы назначенный къ отправкѣ поѣздъ не состоялся по неимѣнію воды и 2) не было ни одного случая, чтобы отправленный поѣздъ былъ задержанъ на



пути своего слѣдованія на промежуточныхъ станціяхъ по немѣнью воды.

Какъ прямое возраженіе противъ послѣднихъ двухъ пунктовъ и въ защиту „отчета полковника фонъ-Вендриха“. г. Левестамъ приводитъ изъ приложенія № 1 къ запискѣ инженера Шухтана („Инженеръ“, № 3, 1897 г.) двѣ телеграммы бывшаго ревизора службы движенія Сызрано-Вяземской дороги г. Оссадскаго:

1) „Изъ Пачелмы 12 января № 249. Моршанскъ. Начальнику станціи и депо. Копія Начальнику дороги, Движенія и Тяги. Вслѣдствіе сильныхъ морозовъ имѣющіяся Пачелмѣ цистерны съ водой заморожены, кругъ испортился; до возстановленія того и другого товарныхъ поѣздовъ не отправляйте; задержанные по станціямъ будутъ приняты по мѣрѣ приготвленія имѣющихся паровозовъ; о возстановленіи движенія будетъ дана депеша. Оссадскій“.

2) „Изъ Пачелмы 13 января № 294. Начальникамъ дороги, Движенія и Тяги. Данное время Пачелмѣ имѣется 13 цистернъ съ водой; выкачиваніе производится. Температура сильно понижается, вода обращается въ ледъ; одной цистерны разорвало дно; опасно, чтобы не постигло остальныхъ. Тракціонные пути покрыты толстымъ слоемъ льда, всѣ паровозы простыли, не могутъ быть сдвинуты съ мѣста. ГГ. Ставровичъ и Поликарповъ заболѣли и Дуговскій выбивается изъ силъ. Качегаровъ нѣтъ. Такомъ положеніи невозможно никакое движеніе. Нахожу необходимымъ до возстановленія водо-

снабженія прекратить товарное движеніе. Пенормальность сильно отражается на без-  
полезномъ переутомленіи агентовъ. Оссадскій“.

„Полагаю—продолжаетъ г. Левестамъ, что послѣ  
такой картинки съ натуры, съ меня снята обязанность  
доказывать, что отъ недостачи водоснабженія и  
неурядицы по Службѣ Тяги Сызрано-Вяземской  
дороги была не только задержка въ движеніи, но  
и полная его остановка и т. д.“.

Разсмотримъ эти депеши:

Въ первой ничего не говорится о неимѣнн  
воды для паровозовъ; сказано лишь, что имѣю-  
щіяся цистерны (нефтанья цистерны, которыми  
подвозилась вода за 53 версты со станціи Воей-  
ково) заморожены и кругъ испортился. Служба  
Тяги не заявляла о неимѣнн воды. Г. Оссадскій  
повидимому опасался, что не будетъ воды и  
предупредительно пріостановилъ движеніе. Помимо  
привезенныхъ цистернъ, замороженныхъ на стан-  
ціи Пачелма, была вода въ бакѣ водоемнаго зда-  
нія, какъ увидимъ изъ нижеслѣдующаго.

Вторая депеша отъ слѣдующаго дня, 13 ян-  
варя начинается съ того, что „въ данное время  
имѣется 13 цистернъ съ водой, т. е.  
около 13 куб. сажн., количества, достаточнаго  
для 13 паръ поѣздовъ и что выкачиваніе  
производится, т. е. констатируется исправ-  
ность организаціи водоснабженія не изъ стан-  
ціонныхъ водоснабженій и что вода есть;  
далѣе выражено опасеніе, какъ бы морозомъ не  
разорвало цистерны, такъ какъ одинъ такой слу-  
чай имѣлъ мѣсто. Изъ этого видно, что агенты

движенія внимательно слѣдили за ходомъ водоснабженія и искали случая придраться къ „неимѣннiю воды“, дабы хоть немножко разверстаться съ запутаннымъ движеніемъ.

Затѣмъ: „тракціонные пути покрыты толстымъ слоємъ льда, всѣ паровозы простыли, не могутъ быть сдвинуты съ мѣста и гг. Ставровичъ и Поликарповъ заболѣли, а г. Дуговскій выбивается изъ силъ“.

Въ этотъ день, 13 января, я пріѣхалъ на ст. Пачелма по случаю пожара, жертвою котораго сдѣлалось это депо въ ночь съ 12 на 13 января и засталъ депо въ описанномъ депешей положеніи. Дѣйствительно, положеніе было тяжелое, паровозы примерзали къ рельсамъ, у нѣкоторыхъ при сдвиганіи съ мѣста поломались цилиндры. Начальникъ депо, помощники и весь наличный персоналъ службы тяги частью заболѣли или выбились изъ силъ, отстаивая цѣлую ночь то, что въ данное время было важнѣе всего, а именно водоемное зданіе съ бакомъ и къ чести этихъ славныхъ тружениковъ, отстояли: все депо сгорѣло за исключеніемъ прилегающаго къ зданію депо водоемнаго зданія съ бакомъ, въ которомъ, тотчасъ по пріѣздѣ, я засталъ воду. Первымъ дѣломъ моимъ было пропустить безъ задержки почтовый поѣздъ безъ смѣны паровоза, организовать подогреваніе цистернъ и перекачиваніи воды въ бакъ. Вода, какъ свидѣтельствуется депеша г. Оссадскаго, была. Но дѣйствительно въ такомъ положеніи невозможно было никакое движеніе; изъ всѣхъ паровозовъ вода была спущена, такъ какъ люди были заняты пожаромъ,



паровозы охлаждены потому, что не хватило качегаровъ для поддержанія ихъ на парахъ на дворѣ при  $38^{\circ}$  морозѣ, нѣкоторые паровозы были порчены; надо было вырубать ихъ изъ льду и приводить въ порядокъ, не имѣя крытаго помѣщенія. Далѣе въ депешѣ г. Оссадскаго сказано: „нахожу необходимымъ до возстановленія водоснабженія прекратить товарное движеніе“. Вотъ цѣль депеши: прекратить движеніе до возстановленія водоснабженія, которое вовсе не прекращалось!

Замѣчательное противорѣчіе въ одной и той же депешѣ! Въ началѣ ея говорится о томъ, что вода есть, въ концѣ—что товарное движеніе прекращается до возстановленія водоснабженія! А середина депеши обрисовываетъ состояніе депо, при которомъ невозможно никакое движеніе; но ни слова не говорится о причинахъ, вызвавшихъ такое положеніе! Казалось бы совершенно естественнымъ, что движеніе закрывается вслѣдствіе невозможнаго положенія, вызваннаго пожаромъ депо и, въ данномъ случаѣ, въ такомъ смыслѣ слѣдовало подать депешу.

Вотъ тутъ и сказывается справедливость того, что я писалъ на стр. 407 моей записки, что фактъ прекращенія дѣйствія станціонныхъ водоснабженій послужилъ „новымъ людямъ“ предлогомъ къ распространенію фавулы, будто бы паровозы не снабжаются водою и будто бы отъ сего происходятъ задержки въ движеніи поѣздовъ; „новымъ людямъ“ эта фавула была нужна, крайне нужна для отвода глазъ отъ дѣйствительныхъ причинъ, задержи-

вавшихъ движеніе грузовъ и потому ими усердно распространялась.

Г. Оссадскій хотя старый служащій Сызрано-Вяземской дороги, но, надо помнить, агентъ службы движенія, усвоилъ себѣ приемы „новыхъ людей“ и хотя въ данномъ случаѣ не было никакой надобности прибѣгать къ излюбленному „недостатку водоснабженія“, закрылъ товарное движеніе „до возстановленія водоснабженія“, зная отлично, что такой образъ дѣйствія его именѣе рискованный; надо брать во вниманіе установленный „Управленіемъ перевозокъ“ режимъ, который руководился не разумомъ, а произволомъ, который не терпѣлъ ни обсужденія, ни возраженія—всякое возраженіе, не согласное съ видами „Управленія“ признавалось за противодѣйствіе и лица заподозрѣнные въ „противодѣйствія“ удалялись со службы, эти условія службы оправдываютъ отчасти образъ дѣйствія Г. Оссадскаго, который депешу № 294 подалъ, нужды нѣтъ, что она противорѣчитъ сама себѣ, „недостатокъ водоснабженія“—это выдуманная и покровительствуемая „Управленіемъ перевозками“ *vis majore*, стало быть—хороша.

Изъ изложеннаго видно, что приведенными г. Левестамъ депешами подтверждается то, что я писалъ, что не было ни одного случая отміны поѣздовъ по неимѣнію воды и что „отчетъ полковника фонъ-Вендриха“ обладая цѣлымъ архивомъ всевозможныхъ документовъ, не представилъ ни одного, служащаго доказательствомъ дѣйствитель-

ной задержки движенія, вызванной неснабженіемъ паровозовъ водой.

Далѣе г. Левестамъ, считая доказаннымъ задержку поѣздовъ по неимѣнію воды, старается доказать, что „Управленіемъ перевозокъ“ былъ составленъ общій планъ перевозокъ, благія начертанія котораго разбивались „безводными участками Сызрано-Вяземской дороги“, на которыхъ образовался застой груженныхъ вагоновъ, задержавшій теченіе грузовъ и на всѣхъ питательныхъ вѣтвяхъ.

Не буду останавливаться на его разказахъ о томъ, что онъ встрѣчалъ начальника службы движенія инженера Шухтана, или начальника дороги инженера Лахтина тогда то и что они ему говорили то-то, оставляю безъ разсмотрѣнія его разсужденія и выходки противъ службы тяги Сызрано-Вяземской дороги, Управленія Казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и инспекторовъ, онѣ достаточно рельефно характеризуютъ автора, а постараюсь выяснить, что загроможденіе станцій Сызрано-Вяземской дороги, равно всѣхъ станцій дорогъ, питавшихъ послѣднюю, неизбѣжно должно было происходить при „Управленія перевозками“ и что нѣтъ никакой надобности объяснять образованіе застоя груженныхъ вагоновъ на всѣхъ станціяхъ неимѣніемъ воды.

Изъ пункта А требуется доставить массу грузовъ въ пунктъ В. Между А и В находится пунктъ С, переправа черезъ рѣку. Отправка грузовъ производится на подводахъ по дорогамъ, сходящимся въ пунктъ С у переправы. Имѣющіяся у переправы перевозочныя средства, паромы, могутъ въ

теченіе сутокъ поднять  $a$  пудовъ. Ясно, что для безпрепятственнаго слѣдованія грузовъ отъ А до В не слѣдуетъ отправлять изъ А болѣе, чѣмъ  $a$  пудовъ въ сутки, т. е. успѣшность доставленія грузовъ изъ А въ В, пропускная способность протяженія А-В—зависитъ и опредѣляется размѣромъ груза, проходящимъ черезъ самый трудный участокъ пути—черезъ переправу. Если для ускоренія доставки грузовъ будетъ нанято вдвое, втрое и т. д. большее число подводъ, но не будетъ соотвѣтственно увеличена пропускная способность переправы, устройствомъ моста или увеличеніемъ числа паромовъ, то вдвое, втрое и т. д. большее число грузовъ можетъ быть доставлено изъ пункта А къ пункту С, но не къ пункту В; а около переправы произойдетъ скопленіе подводъ, которое потянется длинной вереницей по направленію къ пункту А, если изъ А не прекратятъ дальнѣйшихъ отправокъ.

На желѣзныхъ дорогахъ самый трудный участокъ пути есть самый длинный и потому пропускная способность дороги опредѣляется главнымъ образомъ тѣмъ временемъ, которое поѣздъ употребляетъ для прохожденія наидлиннѣйшаго перегона (имѣющаго наибольшую виртуальную длину), т. е. пропускная способность дороги зависитъ отъ наибольшаго перегона на ней.

На Сызрано-Вяземской дорогѣ по пути слѣдованія грузовъ на востокъ, наибольшій перегонъ составлялъ 20 верстъ между станціями Воейково-Студенецъ.

Въ докладѣ инженера Н. К. Антошина Старшему Инспектору полковнику А. А. фонъ-Вендриху отъ 23 февраля 1892 г. представлены „соображенія о необходимыхъ мѣропріятіяхъ на предметъ увеличенія провозоспособности Сызрано-Вяземской желѣзной дороги“—для участка Моршанскъ-Пенза (съ наибольшимъ перегономъ Воейково-Студенець) до 506 вагоновъ, при условіи пропуска одной пары пассажирскихъ и одной пары товаро-пассажирскихъ поѣздовъ. Это число вагоновъ, 506, предлагалось доставить по грузовому движению 13 товарными поѣздами при 11 до 10 поѣздахъ обратнаго движенія.

Наибольшій перегонъ Воейково-Студенець проходимъ въ направленіи грузового движенія въ 1 час. 5 мин., въ обратномъ направленіи въ 42 мин.

При такихъ данныхъ для 13 поѣздовъ грузового направленія нужно 14 час. 5 мин. и для 11—обратнаго направленія—7 час. 42 мин., итого для товарныхъ поѣздовъ 21 час. 47 мин., остается для 4 пассажирскихъ поѣздовъ и на сумму всѣхъ стоянокъ 2 час. 13 мин.

Итакъ, въ зависимости отъ наибольшаго перегона, наибольшая пропускная способность участка, а слѣдовательно и всей Сызрано-Вяземской дороги (такъ какъ грузы шли за Пензу и за Сызрань) опредѣлилась максимумъ въ 506 вагоновъ. Управленіе же перевозками требовало пропуска по линіи 600 вагоновъ въ сутки и сообразно съ этимъ направляло по двумъ артеріямъ, К.-Х.-Азовской и Воронежской дорогамъ грузы на однупутную Сызрано-Вяземскую дорогу.

Въ силу только одного изъ элементовъ, коими опредѣляется пропускная способность дороги, наибольшаго перегона дороги, Сызрано-Вяземская дорога неизбѣжно должна была забиваться вагонами, такъ какъ съ сѣвернаго Кавказа направлялось по двумъ артеріямъ на нее больше, чѣмъ она могла пропускать; отсюда и получилась картина аналогичная той, которая получается у переправы черезъ рѣку и на всемъ протяженіи до отправочнаго пункта, когда количество отправляемыхъ грузовъ вдвое, втрое и т. д. болѣе, чѣмъ пропускная способность переправы. „Судя по отчету Управленія перевозками“, задача этого управленія заключалась, повидимому, въ томъ, чтобы освободить сѣверный Кавказъ отъ залежей хлѣба. Если задача заключалась именно только въ этомъ, то она была исполнена, потому что къ 9-му января всѣ залежи были убраны, т. е. погружены въ вагоны“, говоритъ въ своей лекціи, замѣчательной по простотѣ и ясности изложенія элементарныхъ основъ желѣзнодорожнаго движенія, В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ. (Журналъ М. П. С. книга 4, стр. 39, 1897 г.). Но задача была не въ этомъ: большинство хлѣба нужно было доставить на востокъ за Пензу. Замѣшательства въ движеніи осложнялись въ зависимости отъ другихъ недостаточно развитыхъ элементовъ, опредѣляющихъ пропускную способность дороги, напр. неразвитости и недостатка станціонныхъ путей. На станцію Моршанскъ напр. поѣзда грузового направленія привозились трехосными паровозами двойной тягой въ опредѣленномъ составѣ; далѣе отъ Моршанска до Пензы поѣзда слѣдовали



четырёхосными паровозами въ другомъ составѣ; слѣдовательно, всѣ поѣзда обоихъ направленій нужно было пересоставлять на ст. Моршанскъ, вовсе не приспособленной для работы такого размѣра. Въ подобныхъ, но еще болѣе неприспособленныхъ условіяхъ находилась ст. Пенза, куда поѣзда привозились изъ Моршанска четырехосными, а далѣе на Сызрань отправлялись трехосными паровозами. Суммой всѣхъ подобныхъ условій недостаточной пропускной способности дорогъ слѣдованія грузовъ, при постоянномъ, безостановочномъ, никѣмъ не регулируемымъ напоромъ грузовъ съ сѣвернаго Кавказа — объясняются замѣшательства въ движеніи, беспорядочная толпа поѣздовъ, взаимно задерживающихся неправильными скрещеніями и періодически загромождающихъ собой, то одну, то другую станцію дорогъ слѣдованія. Если къ этому прибавить невывозъ грузовъ на станціяхъ назначенія, вслѣдствіе чего въ концахъ грузовыхъ артерій образовались пробки, то мы получимъ представленіе о хаотическомъ состояніи движенія грузовъ во время знаменательной хлѣбной мобилизаціи 1891-92 гг.

Опасаясь заслужить упрекъ за изложеніе столь элементарныхъ истинъ, касающихся пропускной способности дорогъ, тѣмъ болѣе, что эти истины изложены въ образцовой простотѣ и послѣдовательности въ упомянутой выше лекціи В. А. Мясоѣдова-Иванова. На стр. 35 онъ говоритъ: „въ теченіе моей долговременной практики по движенію, мнѣ очень часто приходилось участвовать активно въ разверсткѣ замѣшательствъ и убѣждаться на

опытъ въ томъ, что простыя соображенія, которыя излагались сегодня мною, къ сожалѣнію, игнорировались“.

Разсматривая перевозку хлѣбныхъ грузовъ въ 1891-92 гг., произведенную подъ управленіемъ военнаго инженера, какъ опытную воинскую мобилизацію, весьма важно прослѣдить, какъ отнеслось управленіе перевозками къ элементарнымъ началамъ желѣзнодорожнаго движенія. На этотъ вопросъ мы находимъ отвѣтъ въ лекціи В. А. Мясоѣдова-Иванова, въ которой есть весьма цѣнныя указанія, что при этой перевозкѣ игнорировались всѣ элементарныя начала движенія, вслѣдствіе чего „замѣшательства“ дошли до колоссальныхъ размѣровъ.

Не меньшій интересъ представляетъ взглядъ на этотъ предметъ самаго распорядителя этими перевозками генераль-маіора фонъ-Вендриха. Въ его „отчетѣ“, во 2-й главѣ: „Организація и дѣятельность временнаго управленія перевозками“, находимъ 23 параграфа, заключающіе „общія распоряженія“. По заглавію главы „Организація“ можно предполагать, что эти общія распоряженія составлялись въ извѣстной связи и что совокупность ихъ дастъ представленіе о планѣ дѣйствія, объ организациі, направленной къ тому, чтобы количество грузовъ Р доставить изъ мѣста А въ В. Но это не такъ. Большинство этихъ распоряженій направлено къ увеличенію пропускной и провозоспособности дорогъ слѣдованія, но безъ всякаго плана. Параграфъ 4-й заключаетъ описаніе устройства блокъ-постовъ и перечень дорогъ, на которыхъ таковыя были устроены.

„Средняя величина перегоновъ уменьшилась черезъ это—говорить авторъ, на стр. 21 „отчета“:

На Владикавказской . . . .	съ 9.9	вс.	на 7.3	вс.
„ Курско-Харьк.-Азов. . . .	10.9	„ „	8.6	„
„ Козловъ-Ворон.-Рост. . . .	11.4	„ „	9.8	„
„ Московско-Курск. . . . .	10.0	„ „	7.6	„
„ Сызрано-Вяземской . . . .	12.0	„ „	8.7	„
Итого . . . . .	съ 11.1	вс.	на 8.3	вс.

т. е. уменьшилась на 25.2<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

При такомъ устройствѣ получена была возможность увеличить пропускную способность дорогъ.

Если задача автора заключалась въ томъ, чтобы по возможности большее число поѣздовъ пропускать по дорогамъ взадъ и впередъ, безъ опредѣленной цѣли доставки грузовъ по назначенію, то онъ можетъ утѣшаться уменьшеніемъ средней величины перегоновъ; но все таки пропускная способность пути слѣдованія грузовъ будетъ опредѣляться не средней, а наибольшей величиной перегона на всемъ пути слѣдованія грузовъ.

Эта азбучная истина пользованія путями сообщенія столь же древна, сколь древны пути сообщенія; но автору „отчета“ суждено узнать ее лишь въ чинѣ генералъ-маіора; въ чинѣ полковника онъ ее не зналъ.

Разъ полковникъ фонъ-Вендрихъ, нынѣ генералъ-маіоръ, состоявшій добрую половину своей желѣзнодорожной дѣятельности въ должности начальника службы движенія, трактуетъ въ своемъ „Отчетѣ“ о значеніи для пропускной способности дороги средней величины перегоновъ, позволи-

тельно предполагать, что есть и другіе желѣзнодорожные дѣятели, которымъ не лишне напомнить „азбучныя истины“ и „простыя соображенія“, касающіяся желѣзнодорожнаго движенія.

Въ заключеніе, нѣсколько словъ о „новыхъ людяхъ“, управлявшихъ перевозками 1891-92 гг.

Въ январѣ мѣсяцѣ 1892 г. главная квартира „Управленія перевозками“ была перемѣщена изъ Ростова на Дону въ Пензу. Начальствующіе Сызрано-Вяземской дороги выѣхали на встрѣчу на станцію Тула Московско-Курской дороги, гдѣ былъ приготовленъ завтракъ. Полковника фонъ-Вендриха не было за завтракомъ. За столъ сѣли: два представителя „Управленія перевозками“, Начальникъ Сызрано-Вяземской дороги, начальникъ Ремонта Пути и я.

Разговоръ коснулся злобы дня—перевозокъ, пропускной способности дорогъ вообще и Сызрано-Вяземской въ особенности, какъ дороги, на которую направляются грузы съ двухъ южныхъ артерій, о неподготовленности дорогъ для перевозки грузовъ въ такомъ размѣрѣ и о невозможности исполнить требованіе „Управленія перевозками“, перевозить 600 вагоновъ въ сутки по Сызрано-Вяземской дорогѣ. Изъ представителей „Управленія перевозками“ одинъ болѣе отмалчивался или поддакивалъ, зато другой обнаруживалъ характерную развязность, какъ человѣкъ, чувствующій незыблемую почву подъ ногами. Это былъ г. Левестамъ, приближенный „полковника“.

Вотъ мы для того и пріѣхали, сказалъ онъ, чтобы довести число перевозимыхъ вагоновъ до 600.

Невозможное—невозможно—сказалъ кто-то изъ насъ.

Нѣтъ, ужъ вы древнихъ мудрецовъ сдайте въ архивъ, „полковникъ“ не признаетъ никакой философіи—серьезно говорю; у него все возможно....

И 600 вагоновъ?!

Да, и 600 вагоновъ, и вотъ увидите, что вы ихъ повезете!

Положимъ, что мы это такъ-таки и не увидѣли; за то видѣли, что имѣемъ дѣло съ людьми, которымъ „море по колѣна“, людей, для которыхъ кажется все возможнымъ. Мы видѣли людей, которые творили невозможныя вещи. Мы видѣли, какъ они перемѣстили весь хлѣбъ изъ станціонныхъ складовъ Владикавказской дороги въ желѣзнодорожные вагоны, гнали эти вагоны въ количествѣ, превышающемъ пропускную способность дороги слѣдованія; не смотря на происшедшія на дорогахъ замѣшательства, они, не заботясь о разверсткѣ путаницы, не только не останавливали дальнѣйшую отправку вагоновъ, но даже отняли у желѣзныхъ дорогъ возможность регулировать движеніе, лишивъ ихъ права отказываться отъ того излишка вагоновъ, который неминуемо вызоветъ замѣшательства.

По пословицѣ, „нѣтъ худа безъ добра“, можно даже въ этомъ смутномъ времени „Управленія перевозками“ найти хорошую сторону: оно знаменательно своими отрицательными сторонами и показало какъ не слѣдуетъ перевозить массовые грузы.